An Bord eines deutschen Kriegsschiffes.

Don Graf Bernftorff, Korvettenkapitan a. D.

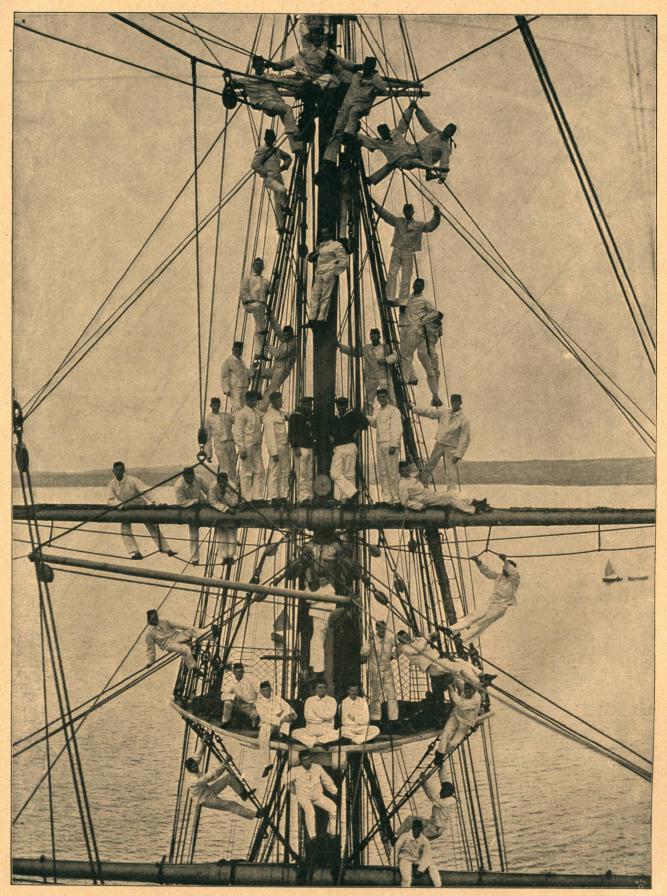
Biergu 4 photographische Momentaufnahmen von Urthur Renard, Kiel.

Don der größten Wichtigkeit für jedes Schiff ist in erster Linie die Kohle. Könnte man sich an Land allenfalls mit Holz und anderm Feuerungsmaterial aushelsen, so ist diese Möglichkeit für ein Schiff ausgeschlossen. Daher das Bestreben aller Nationen, sich rings um den Erdball Kohlenstationen zu sichern, an denen sich die Kriegsschiffe mit diesem notwendigsten Material neu ausrüsten können.

troffen sind. Und dann beginnt die Uebernahme! Unzug der Mannschaft: "schmuhiges Arbeitzeug!" Trohdem sind die Ceute ansangs noch etwas zaghaft im Zusassen, doch wenn erst Gesicht, Hals und Hände schwarz überzogen sind, schwindet die Schen rasch, und nicht nur zwischen den Schiffen, sondern auch zwischen den einzelnen Arbeitsgruppen auf demselben Fahrzeug entspinnt sich ein lebhafter Wetteiser.



Kohleneinnahme an Bord eines deutschen Panzerschiffes erster Klasse. Photographische Momentaufnahme.



Seekadetten in den Rahen des Hauptmastes auf einem deutschen Schulschiff.
Photographische Momentaufnahme.

Ein Teil der Ceute befindet sich auf den Kohlenprahmen, um hier die Kohlen in Körbe zu schaufeln, die dann mit sogenannten Wippen, d. s. Tauen, die über Rollen laufen, hochgehist und an Deck ausgeschüttet werden. Schwarze Staubwolken wirbeln dabei auf, alles verhüllend und bedeckend. Uns ihnen heraus aber tönt heiteres Cachen, Scherz und Witzworte.

Da den Mannschaften während der Kohlenübernahme das Rauchen gestattet ist, so betrachten sie diese Urbeit eigentlich gar nicht als Dienst, und sehr selten nur müssen die aufsichtführenden Unteroffiziere sie anspornen. Trab läuft die Besellschaft mit dem Tau längs Deck, bis der Korb hoch genug gehißt ist, um über die Reling binnenbords geholt zu werden. Polternd stürzt er nieder, wird ausgeschüttet und im nächsten Augenblick auf den Prahm zurückbefördert.

Die Kohlen können nun natürlich nicht an Deck liegen bleiben, sondern müssen in die Aufbewahrungsräume, die

Bunker, geschafft werden. Dazu reichen vom Oberdeck bis unten hin lange eiserne Röhren, durch die sie hinabstürzen, um dort von Beizern getrimmt zu werden, d. b. so eingeschaufelt, daß möglichst viel und, wenn möglich, noch etwas mehr hineingeht. Denn jeder Ingenieur hat gern außer dem offiziellen Quantum, das die Bunker fassen müssen, für den Motfall noch einen fleinen "Privatstore", wie wir sagen.

Endlich ist das "Kohlen" beendet; die Bunker sind voll, die Prahme leer, und auf Signal kommen Schlepp: dampfer heran, um die Prahme wieder auf die Werft zurückzubringen. Jedermann ist froh, daß die Urbeit wieder mal gethan ist, doch Zeit zum Ausruhn giebt's noch nicht. Denn wie sehen Schiff und Mannschaft aus!

Doch gegen Kohlenstaub ist Wasser gut, darum heißt es zuerst "Alle Mann photographische sich waschen!" und dann "Zein Schiff!" Und damit beginnt die große Wäsche.

In großen Baljen voll Frischwasser reinigen sich die Ceute, wobei einer dem andern hilfreiche Hand leiht, und nach kurzer Zeit sind die Mohren wieder weiß gewaschen, bis auf die Augen, um die ein schwärzlicher Aing meist noch einige Zeit vom "Kohlen" Kunde giebt. Und nun geht's über den Schiffsrumpf her. Die Dampfpumpe entsendet Ströme von Wasser, Besen rauschen, Waschlappen klatschen, und auf Deck knirschen die Scheuersteine, die, von nervigen fäusten gehandhabt, im Verein mit Wasser und Sand den Planken ihren ursprünglichen Blanz wiedergeben sollen. Früher konnte sich kein Seemann, vor allem aber kein "Erster Offizier", vom Bootsmann und feuerwerker ganz zu schweigen, einen Sonnabendmorgen an Bord eines Kriegsschiffes denken ohne ein riesenhaftes "Rein Schiff mit Sand und Steinen", das morgens um 6 Uhr anfing und um halb zwölf mühjam beendet war. Dor der Sintflut, die sich dabei durch und über das Schiff ergoß, war außer der Chronometerkammer und der Kommandantenkajüte kein Raum sicher, zum höchsten Mißbehagen aller nicht direkt daran Beteiligten. Ob im hafen oder in See, das war gleich gescheuert mußte werden.

Heute ist diese Gewaltreinigungskur nur noch ausnahms weise gestattet, der Schonung des Holzes halber, aber deswegen sieht es an Bord unserer Kriegsschiffe nicht weniger sauber aus als früher. "Man muß von einer Deckplanke essen können!" Der Grundsatz gilt heute noch ebenso gut wie in früheren Zeiten.

Ist doch die äußerste Reinlichkeit auch mit eine Cebensbedingung an Bord eines Schiffes, wo auf so engem Raum Hunderte von Menschen zusammengedrängt leben sollen, und jede Besichtigung seitens der höheren Dorgesetzten erstreckt sich mit auf diesen Punkt. Wer nie an Bord war, ahnt auch gar nicht, wie eng die Reinlichkeit mit der Disziplin verbunden ist, während das geübte Auge sofort am Aussehen eines Schiffes, seiner Boote u. s. w. einen Schluß auf den ganzen Geist der Mannschaft machen kann.

Schwarz wie Tinte fließt anfangs das Wasser aus den

Speigatten (Abflußrohren) in den Hafen, dickundschlammig vom Kohlenstaub; doch allmählich wird es flarer, und wenn es erst ebenso rein wieder von Deck abläuft, wie es aus dem Dumpens schlauch kommt, dann ist das "Rein Schiff" beendet, und die Sintflut verläuft.

Mun noch "Händewaschen" und dann "Mittag!" Donners wetter, das schmeckt!

Wer nur irgend vermag, der flieht, wie anfangs gesagt, vor Kohlenstaub und Wassersluten und entweicht an Cand, bis er sicher ist, da haust an Bord der Schul-

daß alles vorüber. Doch schiffe die fröhliche Schar der Seekadetten und fähnriche zur See. Ihnen winkt fein gastliches Gestade, das sie rettend aufnimmt, denn die Ausbildungszeit ist kurz und muß ganz und voll ausgenutt werden, wenn die zufünftigen Herren 21d= mirale das nicht geringe Quantum von Wissenschaft

in sich aufnehmen sollen, das sie später befähigt, nicht nur ein glänzendes Eramen abzulegen, sondern auch praktisch etwas leisten zu können.

Zwar sind des Staubes wegen die Unterrichtsräume nicht zu benutzen, aber wozu gäbe es Boote und Takelage! 50 bemannen denn die fähnriche die Kutter und Gigs, um bei der schönen Brise lustig auf dem Hafen umberzugondeln, während die Seekadetten das weniger beneidenswerte Cos trifft, sich für einige Stunden in der Takelage aufhalten zu dürfen. Unter ihnen tobt die Kohlenschlacht; mit weißschimmernden Segeln gleiten die Boote fröhlich auf der blauen flut umber; sehnsüchtig folgen ihnen die Augen. Doch es hilft nichts. Wenn auch auf den eigentlichen Schlachtschiffen die Takelage verschwunden ist und nur noch Befechtsmasten und Signalrahen vorhanden sind, so können doch die kleineren Kreuzer der Takelage nicht völlig entraten, und deshalb muß auch ihre Kenntnis noch immer gelehrt und gelernt werden, obgleich die Jüngeren und Jüngsten sie als unmodern und veraltet start mißachten.



Improvisierter Ball an Bord eines Kriegsschiffes. Photographische Momentaufnahme.

Die Kenntnis der verschiedenen Arten von Tauwerf und ihre Beurteilung ist aber für den Seemann zu wichtig, als daß sie außer acht gelassen werden könnte. Außerdem macht die Bewegung in der Takelage die Glieder geschmeidig und den Kopf frei. Wer weit sehen will, muß auch hoch stehen können.

Jedenfalls gehört ein gewisses, wenn auch gegen früher werkleinertes Maß der Takelagekenntnis zur gründlichen

Ausbildung des Seeoffiziers. Je mehr einer davon versteht, um so mehr gilt er bei den wirklichen Matrosen als "figer Kerl". Ordnung, Reinlichkeit und Gründlichkeit sind drei Hauptsaktoren im Schiffsleben. Die in unserer Marine auf sie verwendete Mühe und Zeit wird sich gewiß glänzend belohnen, wenn es, wie es jeht der kall ist, heißt: "Hinaus zum Kampf, mit Gott für Kaiser und Reich!"

95



Generalreinigung an Bord eines deutschen Panzerkreuzers nach der Kohleneinnahme. Photographische Momentaufnahme.